

Ergänzende Anlage zur Beschlussvorlage „Verkehrsführungskonzept Altstadt“ Session Nr.: 2835/2016/1

Antrag der SPD-Fraktion „Autofreie Altstadt jetzt“ (AN/1653/2017) zur Sitzung des Rates der Stadt Köln am 19.12.2017

hier: Stellungnahme der Verwaltung anlässlich der Prüfaufträge aus dem interfraktionellen Gespräch am 03.05.2018

Die Verwaltung nimmt wie folgt Stellung:

Zu Punkt 1: Planung zur künftigen Verkehrsführung in der Kölner Altstadt – Berücksichtigung der Freiziehung der zentralen Bereiche vom Autoverkehr

Die Ziele des Verkehrskonzeptes Altstadt sind die Reduzierung des Autoverkehrs und die Aufwertung der Straßenräume der Altstadt für zu Fuß Gehende und Radfahrende, ohne die Erreichbarkeit mit Kraftfahrzeugen über Gebühr einzuschränken. Die Erreichbarkeit des Geschäftsbereiches und der Parkhäuser soll trotzdem erhalten bleiben. Der Verkehrsausschuss hat sich im ersten Durchgang für die Weiterverfolgung von Variante 3 ausgesprochen, bei der eine Durchfahrmöglichkeit über die Achse Unter Goldschmied erhalten bleibt. Die oben beschriebenen Ziele lassen sich auch bei Erhalt der Durchfahrt von Norden nach Süden erreichen, da der Durchgangsverkehrsanteil mit ca. 10 % niedrig ist. Modellberechnungen haben gezeigt, dass die Frage, ob die durchgehende Nord-Süd-Straßenachse gesperrt wird, für das Individualverkehrsaufkommen nicht sehr entscheidend ist, weil die Verminderung des Durchgangsverkehrs für alle Varianten zwischen 8 % und 12 % variiert und damit ähnlich hoch ist.

Zu Punkt 2: Prüfung der Einrichtung weiterer Fußgängerzonen

Bezüglich der Vorschläge zur Einrichtung von weiteren Fußgängerzonen gemäß „Autofreie Altstadt jetzt“ ist Folgendes anzumerken:

- einige neu markierte Fußgängerzonen bestehen bereits (nördliche und östliche Seite des Heumarktes);
- die Einrichtung der Fußgängerzone Quatermarkt ist aus verkehrlicher Sicht nicht möglich, weil über diese Straße die einzige mögliche Erschließung zur privaten Tiefgarage „Gürzenich“ gesichert wird;
- gemäß Vorschlag erhielte die Marspfortengasse als Kfz-Erschließungsstraße eine Überlagerung von Funktionen; neben der Funktion als Fahrradstraße gemäß RVKI ist das Laden und Liefern zu sichern;
- außerdem ist die zukünftige Entwicklung des Laurenz-Carrés zu beachten;

Aufgrund eines hohen Stellplatzangebotes in den Hoch- und Tiefgaragen ist vorgesehen, die oberirdischen Stellplätze mit Ausnahme der Ladezonen innerhalb der Altstadt so weit wie möglich zu reduzieren und diese Flächen dem Fußverkehr zuzuschlagen.

Diese Maßnahme führt dazu, dass zum einen die Straßenräume zur Erhöhung der Aufenthaltsqualität zugunsten der zu Fuß Gehenden umgestaltet werden können. Zum anderen wird damit der Parksuchverkehr deutlich reduziert, was zu einer Verringerung des Verkehrsaufkommens führen wird.

Der Vorschlag der SPD-Fraktion, die Hapterschließung der Altstadt über die Marspfortengasse und Große Sandkaul zu sichern, kann in Gänze nicht umgesetzt werden. Derzeit ist die Marspfortengasse eine Einbahnstraße mit ausgewiesenen Park- und Ladezonen. Bei

Einführung eines Zweirichtungsverkehrs müssten die derzeit ausgewiesenen Ladezonen wegfallen. Die Kfz-Menge würde in der Größenordnung 8.420 Kfz/24 h liegen und ist damit verhältnismäßig hoch.

Die Überprüfung der vorhandenen Straßenraumbreiten hat ergeben, dass ein Zweirichtungsverkehr auch mit Wegfall von Ladezonen bzw. Stellplätzen teilweise nicht umsetzbar wäre, da die Straßen Marspfortengasse und Große Sandkaul abschnittsweise nicht breiter als 9,20 m sind. Somit verfügt die Straße nicht über das Mindestmaß von 5,50 m für die Fahrbahn im Zweirichtungsverkehr, wenn beidseitige Gehwege von jeweils 2,50 m eingerichtet werden.

Ein Anschluss über die Straße Große Sandkaul an die Pipinstraße wäre aufgrund der geringen Straßenraumbreite von 9,20 m kaum realisierbar, da die Fahrbahn lediglich 5,00 m beträgt (s. Anlage 11.1). Derzeit erfolgt die Ausfahrt aus der Altstadt u. a. aus der Straße Kleine Sandkaul, die aufgrund der hohen Verkehrsmenge dreispurig ausgebaut ist (s. Anlage 11.1). Bei Abwicklung des Verkehrs über den Straßenzug Marspfortengasse – Große Sandkaul wäre eine Straßenraumgestaltung, die die entsprechenden Verkehre aufnehmen kann, nicht umsetzbar. Von einer weiteren wesentlichen Reduzierung des Verkehrs kann nicht ausgegangen werden, da anzunehmen ist, dass die Menge an Liefer- sowie Erschließungsverkehr gleich bleibt; es fallen lediglich der geringe Durchgangs- und Parksuchverkehr weg.

Die Führung des Kfz-Verkehrs über die Gürzenichstraße zur Straße Kleine Sandkaul ist nicht sinnvoll, da die Gürzenichstraße mit den beschlossenen Maßnahmen zur Via Culturalis in eine Fußgängerzone umgewandelt werden soll (Verlängerung der Fußgängerachse Schildergasse).

Eine denkbare Maßnahme zur Verbreiterung der Fahrbahn ist die Entfernung der Einengungen auf der Marspfortengasse, deren Fläche für Fahrradparken verwendet wird. Hingegen wäre es problematisch, auf Ladeflächen zu verzichten, da die Gewerbeeinheiten auf der Hohe Straße über die Marspfortengasse angegliedert werden. Alternativen bestehen dazu nicht. Die Hohe Straße, die als Fußgängerzone ausgewiesen ist, lässt den Lieferverkehr lediglich temporär zu.

Darüber hinaus wurde im Rahmen des Radverkehrskonzeptes Innenstadt beschlossen, den Straßenzug Große Sandkaul – Marspfortengasse – Sporergasse in eine Fahrradstraße umzuwandeln, so dass der Radverkehr dort Vorrang hat. Dies würde zu einem hohen Konfliktpotenzial durch Überlagerung verschiedener Verkehre führen, da neben Kfz- und Radverkehr das Laden und Liefern auf diesem Abschnitt abgewickelt und zusätzlich die Parkierungsanlagen über diese Straße erreicht werden sollen.

Die Anbindung des Parkhauses Am Gürzenich erfolgt derzeit über die Straße Quatermarkt. Gemäß dem Vorschlag des SPD-Antrages soll diese Straße zu einer Fußgängerzone umgewandelt werden und die Zufahrt zum Parkhaus über die Straße In der Höhle erfolgen. Dafür wäre eine bauliche Veränderung am Bestand notwendig. Die Prüfung hat ergeben, dass die Zufahrt über eine Rampe nicht möglich wäre, aufgrund einer zu steilen Neigung der Einfahrt (s. Anlage 11.1). Auch hier würde das Mindestmaß dieser Straße, mit einer Straßenraumbreite von 7,10 m bzw. einer Fahrbahnbreite von 5,15 m für die notwendige Einführung des Zweirichtungsverkehres, nicht erreicht werden und es ist zu wenig Raum für die dann notwendige 180°-Wendefahrt vorhanden.

Als Kompromiss hatte die Verwaltung daher in Variante 3 eine fußgängerfreundliche Gestaltung der Straßen Unter Goldschmied – Quatermarkt vorgesehen, so dass die Erreichbarkeit des Parkhauses sowie die Erschließung der Anlieger gewährt sind. Fußgängerfreundliche Straßen zeichnen sich durch eine hohe Aufenthaltsqualität und Attraktivität aus. Der Straßenquerschnitt ist niveaugleich ausgebaut und Fußgängerüberquerungen sind im gesamten

Raum möglich. Eine fußgängerfreundliche Straße bietet die Option, diese nachträglich zu einer Fußgängerzone umzuwandeln.

Der Betrachtungsraum des o. a. Verkehrsführungskonzeptes ist als ein wichtiger Schritt zur Erhöhung der städtebaulichen Qualität zu verstehen und kann auf weitere Teilbereiche der Stadt schrittweise ausgeweitet werden. Die durchgeführten Analysen, die dem Konzept zugrunde gelegt wurden, sind für den Gesamtbereich Altstadt innerhalb der Nord-Süd-Fahrt, der Goldgasse, des Rheinuferes und der Cäcilienstraße bezogen und können für weitere Überlegungen verwendet werden.

Zu Punkt 3: Prüfung der Einrichtung von Fußgängerzonen im Kolumbaviertel

Eine Umgestaltung für das östliche Quartier Nord-Süd-Fahrt/Kolumba wurde bereits beschlossen. Die Umplanungen sehen eine Erweiterung von Fußgängerzonen, eine fußgängerfreundliche Umgestaltung sowie allgemeine Anpassungen vor.

Zu Punkt 4: Radverkehr – geregelte Nutzung der künftig autofreien Bereiche

Im beschlossenen Radverkehrskonzept Innenstadt wurden die Sporengasse, Marspfortengasse und Große Sandkaul als zentrale Fahrradstraßenachse durch die historische Altstadt definiert, um die radverkehrliche Durchlässigkeit der Innenstadt in Nord-Süd-Richtung weiter zu verbessern (siehe Anlage 11.2). Der motorisierte Individualverkehr wird im Einrichtungsverkehr über die geplante Fahrradstraßenachse abgewickelt, da die Erschließung der Anlieger gewährleistet werden muss.

Abweichend zum Radverkehrskonzept Innenstadt müsste beim SPD-Vorschlag der Radverkehr auf der Nord-Süd-Achse Unter Goldschmied – Quatermarkt unter Berücksichtigung des Fußverkehrs geführt werden, da sich die Kfz-Verkehre auf der engen Marspfortengasse konzentrieren würden.

Generell sollen die Fußgängerzonen für den Radverkehr geöffnet werden.

Zu Punkt 5: Entwicklung eines Portalparkhauskonzeptes

Dieser Vorschlag ist auf Grund der Eigentumsverhältnisse der Parkhäuser, aber auch wegen des Verkehrsverhaltens der Verkehrsteilnehmer eine eher mittel- bis langfristige Option.

Zu Punkt 6: Gesamtbetrachtung laufender Planungen und Entwicklungen im öffentlichen Raum in den einzelnen Betrachtungsräumen

Mit dem Beschluss zur Via Culturalis wird die Gesamtbetrachtung laufender Planungen und Entwicklungen im öffentlichen Raum in den einzelnen Betrachtungsräumen bereits von der Verwaltung verfolgt. Die Planungen werden aufeinander abgestimmt.

Zu Punkt 7: Vorstellung der Planung der Öffentlichkeit

Die Verwaltung hat gemäß Beschluss des Verkehrsausschusses eine öffentliche Bürgerinformationsveranstaltung durchgeführt. Eine Ergebnisdokumentation ist als Anlage zur Beschlussvorlage vorhanden.

Mögliche neue Variante 4:

Aus Sicht der Verwaltung könnte eine Variante gemäß der im interfraktionellen Gespräch geäußerten Intention, eine deutliche Erweiterung der Fußgängerzonen bei gleichzeitiger Ein-

schränkung des Durchgangsverkehrs in Anlehnung an den SPD-Vorschlag ermöglichen (siehe Anlage 11.3). In dieser Variante wurden weitestgehend die Vorschläge des Antrages berücksichtigt und eingearbeitet. Diese modifizierte Variante wird nachfolgend als Variante 4 bezeichnet.

Als in eine Richtung führende Zufahrtsstraße zur Andienung und zur Erschließung der Parkhäuser könnten die Straßen Große Sandkaul und Marspfortengasse dienen. Erst im nördlichen Bereich der Marspfortengasse hinter der Einmündung Marspfortengasse/Obenmarspforten sowie in der Salomonsgasse wird der Zweirichtungsverkehr bis zu den jeweiligen Parkhäusern zugelassen, damit deren Erschließung gewährleistet ist. Dies bedarf einer baulichen Anpassung des Straßenraums. Eine Erschließung der Parkhäuser aus Richtung Norden ist in dieser Erschließungsvariante nicht mehr gegeben. Über den Straßenzug Obenmarspforten – Quatermarkt – Kleine Sandkaul kann der Kfz-Verkehr aus der Altstadt herausgeführt werden, indem diese Strecke als Einbahnstraße ausgewiesen wird, mit Ausnahme der Straße Quatermarkt, die zwischen dem Parkhaus „Am Gürzenich“ und Einmündung Quatermarkt/Gürzenichstraße Zweirichtungsverkehr zulässt. Ein besonderes Merkmal ist die fußgängerfreundliche Gestaltung des genannten Straßenzuges.

Da am Ende der in Zweirichtungsverkehr geplanten Straßen Marspfortengasse und Salomonsgasse keine Wendemöglichkeit für Lkw angeboten werden kann, wären diese Straßen für Lkw nur während der Anlieferungszeiten in den sich anschließenden Fußgängerzonen möglich.

Für die Erschließung des Gürzenichs hat die Verwaltung zwei Erschließungsmöglichkeiten erarbeitet. Diese wären jedoch wegen der dortigen Veranstaltungen in Zusammenarbeit mit dem Gürzenich noch zu prüfen – insbesondere um die Abwicklung der Andienung abzustimmen und eine Gefährdung von zu Fuß Gehenden zu vermeiden.

Gemäß Variante 1 erfolgt die Erschließung über die Gürzenichstraße auf dem Günter-Wand-Platz und ein Ein- und Aussteigen wäre möglich. Variante 2 sieht eine eingeschränkte Erschließung über die Fußgängerzone Bolzengasse – Martinstraße vor, um über die Gürzenichstraße den Günter-Wand-Platz zu erreichen. Hier wäre auf der Ostseite des Günter-Wand-Platzes das Ein- und Aussteigen möglich.

Der Straßenzug entsprechend der Variante 1, die für die Erschließung des Gürzenichs erarbeitet wurde, würde fußgängerfreundlich gestaltet werden.

In der modifizierten Variante 4 würde die Fahrradstraße entsprechend dem Beschluss zum Radverkehrskonzept Innenstadt umgesetzt werden. Der nördliche Bereich der Marspfortengasse (hinter der Ausfahrt des Parkhauses) sowie die Sporergasse würden fußgängerfreundlicher gestaltet werden. Dies könnte z. B. über die Anlegung eines Mittelstreifens für den Radverkehr und die Einrichtung breiterer Gehwege für eine bessere Berücksichtigung der zu Fuß Gehenden erfolgen. In diesem Abschnitt soll Lieferverkehr temporär zugelassen werden.

Sofern der Ausschuss der Variante 4 folgen möchte, könnte die Beschlussfassung auf Basis von Anlage 11.3 erfolgen.